UNIENDO

THE PANAMA CANAL REVIEW
EN ESPAÑOL

LAS AMERICAS

Vol 1 — No 3
Octubre 5, 1962

99-1-342-c.2

ROBERT J. FLEMING, JR., Gobernador-Presidente
W. P. LEBER, Vice Gobernador
WILL AREY
Jefe de la Oficina de Información

PANAMA CANAL REVIEW
En Español

Directores de Publicaciones:
JULIO E. BRICEÑO y ROBERT D. KERR
Redactores:
TOMAS A. CUPAS, EUNICE RICHARD y TOBI BITTEL

Publicación Oficial del Canal de Panamá
Publicado Mensualmente en Balboa Heights, Z. del C.
Impreso en la Imprenta de Mount Hope, Zona del Canal
De venta en todos los Centros de Servicios Comunales, Comisariatos y en la Casa de Huéspedes Tívoli durante los 10 días siguientes a su publicación a 5 centavos la copia.
Subscripciones: $1 al año; por envío postal y ediciones anteriores, 10 centavos la copia.
Giros Postales, pagaderos a la Compañía del Canal de Panamá, deberán remitirse por correo al Apartado "M", Balboa Heights, Z. del C.
Oficinas de Redacción están situadas en el Edificio de Administración, Balboa Heights, Z. del C.

Sueño que se Hace Realidad

CUANDO, hace medio siglo, se cortó la masa terrestre en el estrecho istmo de Panamá "dividiendo las tierras para unir los mares," se hacía realidad una de las más viejas aspiraciones de la humanidad: se acortaban las distancias marítimas, acercando más a los continentes y contribuyendo, en esa forma, a estrechar los vínculos comerciales y culturales entre pueblos y razas separados por distancias enormes.

Pero esa cirugía terrestre fraccionaba a la pequeña República de Panamá en dos partes, dificultando las comunicaciones entre poblaciones divididas por el Canal interoceánico.

El vertiginoso desarrollo que desde entonces empezó a producirse en el transporte terrestre, especialmente el automotriz, que servía con mayor eficacia las comunicaciones con regiones alejadas de la costa y que, por esa razón, no se beneficiaban mucho con las rutas de cabotaje, hacía—día con día—más palpable la urgencia de encontrar una solución a las dificultades que, en ese respecto, presentaba la zanja canalera para Panamá.

El problema quedó zanjado con la instalación, en 1923, de un servicio de balsas (ferries) para transportar pasajeros y vehículos de una margen a la otra del Canal; la temporaneidad de la medida se hizo evidente de inmediato con el enorme incremento en el tránsito vehicular entre la capital de la República y poblaciones del interior del país, aún cuando, en 1931, entraron a operar las barcazas conocidas como servicio de "ferries" Thatcher.

Surgió, entonces, la idea de la construcción de un túnel o de un puente permanente que restableciese la conexión normal entre las dos masas terrestres en que había quedado dividida la nación panameña.

En el año de 1942 se abrió al tránsito público un puente oscilatorio sobre las esclusas de Miraflores que vino a subsanar la situación notoriamente. Sin embargo las constantes demoras producidas por las interrupciones motivadas al abrirse el puente para ceder el paso a las naves que cruzaban el Canal entorpecían seriamente la circulación vehicular. Persistía, pues, la necesidad de medios que garantizasen el libre tránsito permanente.

Esa necesidad mereció reconocimiento oficial al celebrar los Estados Unidos de América y la República de Panamá un Convenio sobre Relaciones Generales en 1942 y, más tarde, en 1955, al firmarse un nuevo Convenio y Memorándum de Entendimientos donde se acordó construir un puente al extremo de la entrada del Canal en el sector del Pacífico.

Es esa, a grandes rasgos, la génesis del espectacular puente que ahora se pone en servicio y que viene a reunir no solamente el suelo nacional de Panamá, sino las dos enormes masas terrestres del hemisferio occidental conocidas como América del Norte y del Sur; se trata, en definitiva, de un puente que une las Américas al que el Congreso norteamericano ha denominado, oficialmente, como "Thatcher Ferry Bridge," en honor al único superviviente de la Comisión del Canal Istmeño quien dirigió el Departamento de Administración Civil que se considera como el equivalente a la presente Gobernación de la Zona del Canal.

La trascendencia que este puente tendrá no es difícil de prever, máxime si se tiene en consideración el hecho de que él acopla las dos grandes arterias conocidas como Carretera Interamericana que harán factible las comunicaciones terrestres de un extremo al otro del hemisferio: desde Alaska a Tierra del Fuego.

INDICE

Pionero del Canal y Amigo del Istmo 3
EL PUENTE: Cómo se Hizo, Quiénes lo Edificaron 4
Génesis y Culminación de una Idea que hoy se Hace Realidad 5
Dice el Ex-Presidente Alfaro: "Merecido Tributo" 6
Vuelve a Unirse Suelo Americano 7
Datos Sobre el Puente 8
Punto y Raya 9
Geólogos Prueban sus Aletas 10
$75 Millones Fluyen de la Zona a Panamá 12
Sus Lentes Conocen Todos los Rincones 14
Exito de Cinta Sobre el Canal 16
Cárcel que Educa y Redime 18
Buena Vista da más Seguridad 19
Historia del Canal 20
Aniversarios 21
Ascensos y Traslados 22
Jubilaciones 23
Navegación 24

◈

Nuestra Portada

FLANQUEANDO la dramática vista aérea del Puente Ferry Thatcher, aparece el medallón conmemorativo de la inauguración de ese eslabón que vuelve a unir el suelo americano. Al reverso del medallón aparece estampado un mapa de la región adyacente, con el Istmo en el centro y la fecha de la inauguración del puente: 12 de octubre de 1962. Réplicas del medallón, en aluminio de 1½ pulgadas de diámetro han sido acuñadas como recuerdo, lo mismo que calcomanías que reproducen el anverso del medallón.

Gift of the Panama Canal Museum

VISTA NOCTURNA DEL PUENTE

Pionero del Canal y Amigo del Istmo

EL UNICO sobreviviente de la Comisión del Canal Istmeño, estará presente, Dios mediante, cuando el día 12 de octubre se inaugure, solemnemente, el formidable puente que lleva su nombre.

Se trata de Maurice H. Thatcher, ahora nonagenario pero lleno aún del entusiasmo y vitalidad que le mereció el título—no oficial—de "primer Gobernador de la Zona del Canal," siendo el miembro más joven de aquel grupo de hombres extraordinarios que comprendía al Coronel W. L. Sibert, Joseph Bucklin Bishop, el Almirante H. H. Rousseau, y los Coroneles Harry F. Hodges, David D. Gaillard, William C. Gorgas y George W. Goethals.

Thatcher desempeñaba las funciones de Jefe del Departamento de Administración Civil, encargado de todas las actividades civiles, inclusive la representación de la Comisión del Canal Istmico en sus relaciones con la República de Panamá y las misiones diplomáticas extranjeras, desde el 13 de mayo de 1910 al 8 de agosto de 1913. Su nombre ha estado siempre asociado con asuntos relacionados con el Istmo de Panamá; en dos ocasiones ha sido Presidente del Instituto Gorgas y fue él uno de los fundadores del "Panama Society" de Washington, habiendo sido, además, el padre intelectual de la Sociedad Histórica Istmeña.

Durante cinco períodos consecutivos —desde 1922 hasta 1933—Thatcher ocupó un escaño en la Cámara de Representantes de los Estados Unidos elegido por el Distrito de Louisville, Kentucky. Fue durante esos 10 años que el Congresista Thatcher presentó las leyes que crearon el servicio de balsas a través del Canal de Panamá conocido como "Thatcher Ferry"; la

(*Pasa a la página 17*)

Maurice H. Thatcher.

. . . Y bajo la caricia solar . . .

EL PUENTE:

cómo se hizo

UNA DE LAS principales estipulaciones del Tratado Remón-Eisenhower y del Memorándum de Entendimientos firmados entre Panamá y los Estados Unidos de América en el año de 1955 contempla la construcción de un puente a través de la entrada del Pacífico del Canal de Panamá que asegure el libre tránsito permanente de vehículos y personas.

En desarrollo de ese compromiso contractual, el Congreso de los Estados Unidos aprobó, en 1956, una partida de $20 millones para el diseño y construcción del citado puente, demostrando, una vez más, el vivo interés que, en los destinos de Latinoamérica, tiene el Gobierno de los Estados Unidos.

Reemplaza este soberbio puente el servicio de balsas conocido por Thatcher Ferry que venía siendo utilizado durante los últimos 30 años como medio de comunicación entre ambas márgenes del Canal.

Los trabajos de construcción se iniciaron el 23 de diciembre de 1958 en ceremonia oficial en que participaron el entonces Presidente de Panamá, don Ernesto de la Guardia, Jr. y el a la sazón Gobernador de la Zona del Canal, W. E. Potter, así como otros dignatarios panameños, inclusive el Ministro de Obras Públicas, Ingeniero Roberto López Fábrega, empleando palas plateadas para dar las primeras paladas en el cerro Farfán.

Pero no fue sino hasta septiembre de 1959 cuando se dio comienzo a las labores cuando la pequeña draga *Mandinga* empezó a excavar un canal paralelo a los estribos del puente para poder facilitar el acceso al sitio donde se erigían esos estribos.

El diseño de la obra lo hicieron las firmas de Sverdrup, Parcel y Asociados Incorporados de San Luis, Missouri. Como Asesores de la construcción el Gobernador Potter nombró una Junta integrada por: Ralph A. Tudor, ingeniero estructural; Dr. R. P. Davis, ingeniero estructural; F. C. Turner, ingeniero jefe de la Oficina de Caminos Públicos; E. B. Burwell, Jr., geólogo de fundaciones; y Aymar Embury II, arquitecto; todos ellos expertos en la materia de su especialización.

El contrato para la subestructura se otorgó a la organización formada por Fruin-Colnon Internacional, S. A. y LeBoeuf & Dougherty, Inc. de San Luis Missouri, en 1959, quienes tropezaron con algunas dificultades con las dos represas encofradas más grandes, erigidas en los lugares donde se levantarían las pilastras en el agua. Para excavar en la dura roca y echar concreto "al seco" se emplearon encofrados abiertos con amarres internos y así pudieron terminarse satisfactoriamente estribos y refuerzos en noviembre de 1961.

Las bases del puente descansan en estribos o pilares de concreto armado, afianzándose los pilones sumergidos, enterrados en roca firme y los de tierra en "juntas" cilíndricas de cemento armado soterrados en roca.

En febrero de 1960 se otorgó el contrato para la superestructura, a John F. Beasly Construction Co. de Dallas, Texas, por la suma de $9,119,000, siendo ese el contrato más cuantioso de todos. Incluyó ese contrato suplir el acero estructural manufacturado por cuatro firmas de Alemania Occidental que participaron conjuntamente en suplirlo.

En junio y julio de 1961, empezó a llegar el acero y en agosto se trajeron de los Estados Unidos 75 trabajadores especialmente entrenados para erigir los tramos de acero que consisten en 15,000 toneladas de tramos pre-remachados. La fabricación del acero estructural se concluyó en Alemania en enero de 1962 y antes del fin de ese mes ya estaba en el Istmo todo el acero requerido, con excepción de algunas partes menudas.

La longitud del puente, de estribo a estribo, es de 5,425 pies, siendo el trecho más largo el que queda precisamente sobre el canal de navegación, que mide 1,128 pies. El punto de mayor elevación llega a 384 pies sobre el nivel del agua. La parte inferior de la estructura está a 201 pies sobre el nivel del mar.

quiénes lo edificaron

El puente tiene 4 pistas de rodaje y una acera para peatones, y los accesos 3 pistas y una acera, consistiendo la pavimentación en una capa de cemento reforzado de 7 pulgadas de espesor, que descansa sobre una armazón de vigas de acero.

El sistema de iluminación dá una potencia de 1,600,000 "lúmens" que brotan de 80 faroles de vapor de mercurio; 16 luces de navegación aérea y marítima y 3 más colocadas una a cada extremo del puente y otra en el mismo centro sobre el punto más alto.

Génesis y culminación de una idea que hoy se hace realidad

1909—Se debatió seriamente la construcción de un túnel o un puente considerándose situarlo en Emperador, Culebra, Gold Hill o Paraíso. Se pospuso el asunto del puente permanente, erigiéndose un puente colgante de 12 pies de ancho sobre Emperador a solo pocos pies encima del nivel de 95 pies.

1913—A inicio del año volvió a considerarse el proyecto de túnel o puente, llegándose hasta realizar un cómputo. Se abandonó la idea en mérito a la urgencia de abrir el Canal interoceánico al tránsito cuanto antes, lo que habría entorpecido la edificación de un puente en esos tiempos.

1929—Volvió a surgir el proyecto en periódicos y en el pensamiento oficial pero la crisis financiera nuevamente obligó a archivar la idea.

1937—Leopoldo Arosemena, Presidente del Club Automovilístico de Panamá, revive el interés que se mantiene en ambas márgenes del Canal, persistentemente, hasta los días de la anteguerra cuando se estaba prestando seria consideración a la construcción de un túnel, en preferencia a un puente por consideraciones militares y estratégicas.

1941—Se llegó hasta entablar negociaciones con firmas capacitadas para diseñar un túnel; debido a la guerra se suspendieron en 1942 por órdenes superiores.

1942—En junio se pone en servicio el puente oscilatorio sobre las Esclusas de Miraflores—en el Pacífico—advirtiéndose que no se le considera como substituto de un puente permanente o un túnel, ya que se edificó primordialmente por ser necesario al proyecto del nuevo o tercer juego de esclusas que en esa época se iniciaba. Sin embargo tuvo un efecto negativo sobre los planes para la solución final de un túnel o puente permanente.

El Acuerdo General sobre Relaciones ejecutado mediante un intercambio de Notas entre Panamá y los Estados Unidos en mayo 18 de 1942 contiene, en su Punto 4, el compromiso, por parte de Estados Unidos, de construir a su costo un puente o túnel, una vez terminada la II Guerra Mundial.

1952-1954—Presiones políticas y privadas se hicieron sentir en lo relativo al túnel o puente, revelándose el interés de empresas que deseaban participar en su diseño y construcción.

1954—Tras de prolijo estudio el Gobernador de la Zona del Canal llega a la conclusión de que es preferible un puente a un túnel, concepto en que coinciden los Jefes de Estado Mayor del Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea.

1955—Se hacen nuevos cómputos sobre un puente elevado en Balboa, de tipo y tramos distintos a los anteriormente considerados. Se presenta en el Congreso de Estados Unidos un proyecto de ley autorizando la partida de $20 millones para la construcción, en desarrollo al compromiso que encierra el Punto 4 de los acuerdos de 1942.

Instante histórico en que se coloca el eslabón que une la superestructura el 14 de mayo de 1962.

1955—Mediante el Tratado Remón-Eisenhower los Estados Unidos reafirma su compromiso anterior de construir un puente a través del Canal.

1956—El 23 de julio, durante su visita a Panamá para asistir a la Reunión de Presidentes Americanos, el Presidente Eisenhower sanciona la ley que autoriza y ordena a la Compañía del Canal de Panamá a construir, mantener y operar un puente sobre el Canal en Balboa, Zona del Canal. En agosto 28 el Presidente autoriza con su firma una partida suplementaria de $750,000 para iniciar el diseño y preparativos de la obra.

1957—Se firma contrato con Sverdrup, Parcel y Asociados Incorporados, de San Luis, Missouri, el 28 de noviembre, para que realicen los estudios preliminares y diseños esquemáticos de varios tipos de puente, después de haber dado consideración a numerosas propuestas de empresas interesadas en la obra.

El Gobernador nombra una Junta de Asesores el 20 de diciembre, encomendándoles avaluar las obras relacionadas con la construcción del puente. (Sus nombres aparecen en otra crónica en esta misma edición.)

1958—Representantes de Sverdrup, Parcel y Asociados Incorporados se reunen el 10 de abril en Balboa con la Junta de Asesores y funcionarios del Canal de Panamá para someterle el resultado de los estudios preliminares. El diseño recomendado por los contratistas es aprobado por la Junta, que también escoje el alineamiento apropiado. El día 21 del mismo mes se firma el contrato con Sverdrup, Parcel y Asociados Incorporados para hacer el diseño final del tipo de puente seleccionado.

El 23 de diciembre tiene verificativo la ceremonia oficial de iniciación de la obra con participación del Presidente Ernesto de la Guardia, Jr., de Panamá y el Gobernador W. E. Potter de la Zona del Canal, quienes dan las primeras paladas.

1959—La draga *Mandinga* empieza, en septiembre, las excavaciones para los estribos y pilares del puente.

Se otorga el contrato para la subestructura a la firma Fruin-Colnon, LeBoeuf & Dougherty, de San Luis, Missouri.

1960—En febrero se dá el contrato para superestructura a la John F. Beasly Construction Co., de Dallas, Texas.

1961—En junio y julio empieza a llegar el acero fabricado en Alemania Occidental. En noviembre concluyen las edificaciones de estribos y pilares.

El 25 de octubre se echa la última yarda de concreto de la subestructura que se considera finalizada totalmente ya el 4 de noviembre.

1962—A las 08:52 de la mañana del miércoles 14 de mayo es colocada en posición y remachada una viga de acero de 70 pies de extensión que es el eslabón final que une las dos secciones de la superestructura, entre el alegre estrépito de las sirenas de los remolcadores y los gritos de júbilo de los obreros. Desde el remolcador *San Pablo* el Gobernador Robert J. Fleming, Jr., acompañado de altos funcionarios y periodistas, observa la maniobra, mientras John F. Beasley imparte instrucciones para la maniobra por un "walkie-talkie."

De esa fecha en adelante el trabajo avanza rápidamente: pavimentación, empalmes, iluminación, pintura, hasta dejar concluida la obra gigantesca que el 12 de octubre de 1962 se inaugura solemnemente.

DICE EL EX-PRESIDENTE ALFARO

. . . "Merecido Tributo . . ."

El Dr. Ricardo J. Alfaro, Magistrado de la Corte Internacional de Justicia de La Haya y ex-Presidente de la República de Panamá (1931-1932) ilustre jurista, filólogo e historiador, dirigió la conceptuosa carta que abajo se reproduce al Honorable Maurice H. Thatcher en relación con crónica aparecida en un diario norteamericano relativa al Thatcher Ferry Bridge.

CORTE INTERNACIONAL
DE JUSTICIA
La Haya

12315 Stoney Creek Road,
Rockville, Md., 6 de diciembre de 1961.

Estimado Gobernador Thatcher:

Devuelvo a usted por la presente el recorte periodístico que tuvo a bien entregarme el día antes de ayer, por lo que le quedo agradecido. Leí dicho recorte con el mayor interés y agrado y celebro el que sus destacados servicios a su patria y a la causa del panamericanismo hayan sido merecidamente reconocidos por un periódico tan prestigioso como lo es *The Christian Science Monitor.*

El paralelo entre usted y su afamado compatriota de Kentucky, Henry Clay es tan acertado como exacto. Si Clay tiene derecho a recordársele como el pionero del panamericanismo en los Estados Unidos, usted no tiene menos derecho a ese reconocimiento, gratitud y respeto de todos los pueblos de nuestro continente y sobre todo del pueblo panameño por su magnífica labor en pro de la buena comprensión y verdadera amistad entre los americanos del norte y los americanos del sur.

El hecho de haberse dado su ilustre nombre al colosal puente que habrá de restablecer la continuidad de la tierra dividida por la vía marítima del Canal de Panamá, es un acto de justicia y un tributo bien merecido. El Puente Thatcher será la culminación de un noble pensamiento que tuvo su primera expresión en el Ferry Thatcher. Lo felicito por ese honor que lo distingue y van mis máximas alabanzas al Congreso y al Presidente Kennedy por su digna acción en honrarlo a usted.

Amelia se une a mí en felicitarlo y expresarle parabienes al hacer votos por su pronto y completo restablecimiento, renovando a usted mi admiración y estima.

Muy atentamente,

(Firmado) R. J. ALFARO.

Honorable
MAURICE H. THATCHER,
The Somerset, Washington, D.C.

VUELVE A UNIRSE SUELO AMERICANO

Por Elmer B. Stevens
Ingeniero del Proyecto

COMO UNA DAMA que dá los últimos retoques a su toilette en preparación para una fiesta, tal lucía el Puente Ferry Thatcher en la noche del 8 de septiembre de 1962, esplendente en todo el fulgor de su iluminación, apuntalada por los faros de navegación aérea que brillaban en lo más alto del arco. Para completar el símil las gráciles curvas se acentuaban con el grado debido de atrevimiento y discresión, todo lo esencial atendido a cabalidad para que el "tout ensemble" resaltase más sobre los altos tacones. Y así como la dama se apercibiera para reflejarse en la pupila pública que captaría el brillo de su imagen en todas las gradaciones, nuestro puente se apresta para el crítico escudriño.

La ruda tarea quedó atrás y los instantes felices de la fiesta aguardan para producirse. Como la dama que a estas alturas espera a su caballero, encontramos que sería interesante hacer aquí una pausa para meditar sobre las incidencias que nos condujeron a este instante, igual que podría hacerlo la modista que confeccionó los seductores atavíos para regalo visual de todos.

Acometiendo primero los aspectos serios y dejando para más adelante lo entretenido, digamos algo en relación con el tipo de estructura. Los puentes se identifican, generalmente, por el tipo estructural de su tramo principal y se clasifican según la distancia libre entre los pilotes de ese tramo. Frecuentemente esto deja mucho que decir sobre el balance de la estructura que a veces supera el alcance del tramo principal.

Los tres principales tramos del Puente Ferry Thatcher son tenidos como una unidad y, globalmente, descritos como una combinación de viga voladiza amarrada al arco. Los accesos se consideran como de tipo "cubierta" (pista de rodaje encima). En parla técnica el arco anudado del tramo central se califica de "tramo colgante" por la forma en que está unido a la viga voladiza adyacente, pero eso no lo hace un puente colgante, ya que el término es aplicable al tipo de puente suspendido de gruesos cables y no al de armazones que descansan sobre altas torres en los estribos principales.

En cuanto a dimensiones, el Puente Ferry Thatcher es uno de los más largos al Sur del Río Grande, aunque no se le puede catalogar entre los más grandes del orbe.

Apropiadamente puede comparársele en tamaño con otros puentes de su estilo y sobre esa base su tramo principal de 1,128 pies resulta dos tercios menor que el puente de viga voladiza (cantilever) más grande del mundo, a través del Río San Lorenzo en Quebec, Canadá. El peso total del acero estructural de como 14 mil toneladas es una cuarta parte del inmenso puente canadiense. Su altura, de 201 pies sobre el nivel del agua lo coloca, sin embargo, entre los más elevados del mundo entre los que la altura ha sido determinada no por la naturaleza topográfica sino por las exigencias de la navegación. No se conoce ninguno más alto en ese aspecto artificial, aún cuando muchos tienen mayor altura libre debido a los dictados del terreno.

Pero todo cuanto le faltare al Puente Ferry Thatcher para figurar entre los más grandes del mundo queda ampliamente compensado por su simbolismo unificador. Es dudoso que ningún otro puente lo sobrepase como factor unificante entre (1) dos partes de una nación, (2) de dos continentes, (3) dos pueblos y, en un futuro no lejano, (4) las dos secciones del sistema vial más extenso del mundo.

Este puente resulta una secuela apropiada para la frase popularizada durante la construcción del Canal: "La Tierra Dividida, el Mundo Unido." Ahora podríamos decir "La Reunificación de la Tierra," compenetrados del hecho incuestionable de que contribuye a la unificación mundial en momentos en que es tan necesaria.

Y, ahora, pasemos a otros aspectos más amenos del período de la construcción.

Aquel día, por ejemplo, en que un grupo de los "Heights" (despacho administrativo) vino al estribo 4 para inspeccionar, llegando unos minutos antes del marcado para echar concreto; la planta mezcladora estaba lista para descargar mortero mezclado con cascajo cuando el grupo al que se le había prevenido decidió descender al fondo de la represa encofrada, en los precisos instantes en que el cubo era elevado sobre la tolva, 70 pies encima de la roca expuesta del encofrado. Un obrero, que después se hizo el inocentón, abrió el cubo, dejando caer el mortero y cascajo sobre los visitantes que aparecieron rápidamente, como impulsados por fuerte ventarrón, llevando sobre sus personas parte de la mezcla. El hecho de que se diese un aumento de 10 centavos por hora al obrero fue pura coincidencia, así como que el Gerente del Contratista dijese que era la primera vez en su vida que tenía a seis inspectores bajo la mira y el disparador listo para ser presionado.

Otro incidente ocurrió cuando una barcaza LCM descargaba concreto en la tolva del pilón 7; algún desperfecto previno cerrar la boca de los cubos y el operador del LCM se aturdía oyendo órdenes contradictorias en dos idiomas y, antes de que atinase qué hacer, la barcaza se hundía.

En ocasiones distintas zozobraron también algunas unidades que hubo que poner de nuevo a flote para que no obstruyesen los canales de entre muelles y pilastras.

Muchos otros incidentes graciosos ocurrieron durante la construcción pero sería muy largo mencionarlos. Cabe señalar, empero, que el interés público en nuestro trabajo fue siempre fuente de inspiración. aún cuando excepticismo ocasional no dejó de manifestarse.

Durante el penoso período de colocar los pilares en medio del agua, parecía

(*Pasa a la página 18*)

ELMER B. STEVENS, ingeniero del proyecto del Puente Ferry Thatcher, construido a un costo de $20 millones en Balboa, quien se propone retirarse en 1963 después de 25 años de servicio con el Panama Canal. Desde su graduación en la Universidad de Vermont, donde se tituló de ingeniero civil, hasta la fecha en que se asoció al proyecto de este puente, dedicó la mayor parte de sus afanes a edificar puentes; fue él quien diseñó el puente oscilatorio sobre las esclusas de Gatún y quien hizo los cómputos que sirvieron de base para fijar la partida para el que se inaugura este mes en Balboa.

Datos Sobre el Puente

Carga—Soporta camiones hasta de 20 toneladas seguido por remolques de 16 toneladas. A baja velocidad puede soportar una carga especial de 92 toneladas.

Fuerzas sísmicas—Resiste una de 0.05 "g" aplicable a peso muerto en la superestructura.

Fuerza del viento—Resiste hasta una de 70 millas por hora.

Fuerzas longitudinales—Se ha calculado la fricción en las ampliaciones de los asientos a un 20 por ciento del peso muerto.

Fuerzas térmicas—Podrá resistir tensiones como resultado de alzas termales de 30 grados Fahrenheit y descensos de 20 grados F., tomando como punto de partida la temperatura normal de 80 grados F.

Presiones en las bases—fundaciones—

Pilar 5—15 toneladas por pie cuadrado.

Otros sobre roca—20 toneladas por pie cuadrado.

Estribos soterrados—30 toneladas por pie cuadrado.

El diseño se ciñe a las especificaciones consideradas standard para puentes por entidades oficiales de la Asociación Americana de Carreteras.

Vías de acceso:		
Largo total	metros	3,950
Excavación	metros cúbicos	450,000
Relleno	metros cúbicos	527,000
Desperdicio	metros cúbicos	340,000
Pavimentación—concreto	metros cuadrados	54,300
Pavimentación—asfalto	metros cuadrados	3,400
Subestructura:		
Concreto	metros cúbicos	24,100
Cemento	barriles	52,000
Acero de refuerzo	toneladas	1,010
Caisson, 36" de diámetro	metros lineales	2,300
Superestructura:		
Acero estructural—carbón	toneladas	6,250
Acero estructural—alta tensión	toneladas	7,450
Cables de suspensión	toneladas	50
Acero fundido	toneladas	150
Acero de refuerzo	toneladas	625
Total de acero	toneladas	14,525
Concreto	metros cúbicos	4,600
Piso de acero de rejillas	metros cuadrados	1,500
Pasamanos	metros lineales	3,660
Pintura	galones	20,000
Pernos de alta tensión	toneladas	350

ASPECTOS FISICOS

Longitud de estribo a estribo	pies	5,425
Tramo de mayor longitud (sobre las aguas del Canal)	pies	1,128
Altura sobre el agua	pies	201
Punto de mayor elevación	pies	384
Anchura de los tramos de acceso	pies	34
Superficie de la pista de rodaje (pulgadas de espesor)	pugadas	7
Pistas de rodaje—tramos secundarios		3
Pistas de rodaje—tramo principal		4
Una acera para peatones, anchura	pies	4
Sistema de iluminación vapor de mercurio		

Para las Inauguraciones

La Junta Directiva se Reunirá en el Istmo

A FIN DE poder estar presentes durante los actos de inauguración del Puente Ferry Thatcher y del Círculo Stevens que se verificarán los días 12 y 13 de los corrientes, la Junta Directiva del Canal de Panamá ha decidido efectuar su reunión correspondiente al mes de octubre, en el Istmo en vez de hacerla en Washington.

Los miembros de la Junta son: el honorable Cyrus R. Vance, Secretario del Ejército de los EE. UU.; Stephen Ailes, accionista y Subsecretario del Ejército (quien la preside); Fred Korth, George W. Ball, Clarence D. Martin, Jr., J. Kenneth Mansfield, John W. Martyn, C. Robert Mitchell, Walter J. Pearson, Howard C. Petersen, Dr. Charles J. Zinn y James A. Williams.

El señor Ailes, quien en su infancia conoció al Ingeniero Stevens, llevará la palabra en la inauguración del Círculo Stevens, enfrente del Correo de Balboa.

Un Comité Conjunto de la República de Panamá y de los Estados Unidos últimó todos los preparativos concernientes a los actos de inauguración del Puente Ferry Thatcher. Presidido por Will Arey, Director de la Oficina de Información del Canal de Panamá el comité está integrado, además, por Camilo Levy Salcedo, Director del Ceremonial de Estado, representando a la República de Panamá; Carl E. Davis, en representación de la Embajada de los Estados Unidos en Panamá; Teniente Coronel Loehr M. Rigby, Jr., representando al Comando del Caribe; y las siguientes personas en representación del Canal de Panamá: Paul Ficzeri, Kerry B. Magee, J. M. Ruoff, N. B. Davison, W. E. Burns, L. B. Magnuson, Jerry Schear, Loron B. Burnham, Eleanor Burnham, Ivan D. Hilliard, E. M. Browder, Jr., Dwight McKabney, John P. Smith, Jr., Richard C. Seargeant, y Elmer B. Stevens, Asesor del Comité.

PUNTO Y RAYA

•••• ––– •–•• •–

significa H o l a

John H. Morales, funcionario de la Contaduría, dedica sus ratos de ocio, los martes y jueves en la noche, a enseñar la clave Morse, aprendida por él en la Escuela de Radiocomunicaciones de la Armada, a la gente menuda. En la gráfica aparecen, sentados, de izquierda a derecha Ralph Stinson, Lars y Jeanette Morales y, de pie, Harry Stinson, el señor Morales, su hijo John Junior y Gail Harrison. El señor Morales utiliza una grabadora para enseñar a "recibir" y descifrar los mensajes durante el curso de 8 semanas. Los jóvenes estudiantes deben poder transmitir y recibir un mínimo de cinco palabras por minuto para hacerse acreedores a la clasificación "Scout" de primera clase, recibiendo una insignia alusiva a su competencia. Quienes quisieren pueden proseguir el aprendizaje a fin de obtener su licencia de radioaficionados.

ACCIDENTES

OCURRIDOS ESTE MES Y DURANTE ESTE AÑO AGOSTO	Casos de primeros auxilios		Incapacitados		Días perdidos por incapacidad	
	'62	'61	'62	'61	'62	'61
Todas los unidades	248	258	13	12	281	781
Durante el presente año	1990	2552(699)	85	96(4)	7948	14995(95)

( ) Total incluye lesiones ocurridas en trabajos mantenimiento de Esclusas.

10 Mil Carros por Día

PARA 1963—a un año de abrirse al tránsito el puente sobre el Canal—se calcula en 10,700 el número de vehículos que lo cruzarán diariamente. Aproximadamente 8,200 vehículos utilizan ahora el puente oscilatorio sobre las esclusas de Miraflores y las balsas del Thatcher Ferry, pero se calcula en un 2 por ciento el aumento sobre esa cifra.

En la actualidad 2,300 vehículos circulan diariamente entre la ciudad de Panamá y el Interior; los restantes 5,900 que cruzan el Canal son carros que transitan por localidades aledañas al Canal.

Recortadas las Paredes de las Esclusas

UN ARDUO trabajo nocturno realizado por buzos del Canal en las paredes de concreto en las Esclusas de Pedro Miguel, ha sido terminado como parte de un vasto plan para mejorar las capacidades de la vía canalera para recibir barcos más grandes. Los declives del fondo en las paredes de las esclusas han sido cortados en sus 75 pies. Estos declives interferían anteriormente con los barcos de alto calado.

Ahorran Horas por Barco

EN OTRA MEJORA del Canal, el trabajo conjunto ha hecho recortar en 1 hora el promedio de tiempo que usa un barco durante su tránsito por las aguas de la Zona del Canal. Ahora se emplean 15½ horas; el año pasado se empleaban 16½ horas. Una hora ahorrada no hará una travesía, pero unidas todas mejorarán el servicio a la navegación mundial.

También representa un posible ahorro de $50 a $100 por hora en los gastos de operación de un navío. Con más de 1,000 tránsitos que se realizan anualmente, el total ahorrado anualmente por el uso del Canal estimado en $1 millón es posible, considerando el promedio de costo de operación de un navío de $100 por hora.

Helado Flotante

UNA DE LAS atracciones del transatlántico de pasajeros *Northern Star*, de la British Shaw Savill, que navega alrededor del mundo, es una refresquería del tipo norteamericano, equipada con las últimas innovaciones de los Estados Unidos. La refresquería, que ha sido un "hit" entre cientos de jóvenes que viajan en el barco, está situada en uno de los extremos de la cubierta para baños de sol, cerca de tres piscinas.

GEOLOGOS PRUEBAN SUS ALETAS

DEFINITIVAMENTE el buceo no está en la lista de las habilidades que se esperan de un geólogo o un ingeniero en el servicio gubernamental. Pero cuando el Canal encontró necesario estudiar un proyecto de una posible nueva represa de reserva de agua pada poder pasar los buques sobre las colinas, dos empleados de la División de Ingeniería se colocaron sus máscaras, tanques de oxígeno y sus aletas para efectuar rondas por el fondo del Lago Gatún.

Al nadar entre los troncos de árboles que fueron inundados cuando se llenó el lago hace 50 años y los cuales se encuentran actualmente cubiertos de algas y festoneados por el musgo, el Ingeniero Geológico, Robert H. Stewart, y el Ingeniero de Suelos, Anthony P. Mann, vieron con sus propios ojos la clase de suelo que existe en varios puntos a lo largo del lugar que se proponen utilizar para una represa de reserva hecha con tierra y piedra.

De construirse, la represa aumentará en un 44½ por ciento la capacidad actual del Canal para mantener una reserva de agua para ser utilizada durante la escasez de la temporada anual de verano. Este sería el primer proyecto de reserva del Canal desde que se construyó la Represa y el Lago Madden en 1930.

La represa que se propone construir tomaría quizá unos 5 años para completarla. Pero ésta podría represar unos 430,000 pies-acre de agua adicionales. Un pie-acre es una unidad de 1 acre de extensión de 1 pie de profundidad. El Canal tiene ahora una capacidad usual de almacenamiento de 445,000 pies-acre en el Lago Madden, 520,000 en Gatún —para un total de 965,000 pies-acre.

La nueva represa resolvería el problema de tener suficiente agua para cumplir con las demandas futuras.

Basados en lo que revelan los estudios de los buzos, así como los estudios mecánicos, los cuales incluyen los resultados de sondeos profundos para obtener muestras de tierra y roca, el señor Stewart, geólogo del Canal, podrá recomendar el alineamiento de la represa. También le será posible dar las especificaciones en cuanto al vaciamiento de los deshechos de otros trabajos, además de material que debe ser excavado especialmente para este propósito.

El Ingeniero de Suelos, Anthony P. Mann, se ajusta su vestimenta de hombre-rana para sumergirse en las profundidades del Lago Gatún a observar las condiciones existentes.

Grupos de agrimensores limpiaron parte de la Isla Guacha que podría ser nivelada para formar parte de la proyectada nueva represa. La tierra podría utilizarse en el relleno del paso (derecha) entre la isla y tierra firme.

Los planos, aunque en un grado de estudio avanzado y aprobados en principio por el Gobernador Robert J. Fleming y la Junta Directiva, requieren un relleno de tierra de una milla de largo que será efectuado a lo largo de un recodo en el brazo occidental del Lago Gatún, donde éste penetra profundamente dentro de un sector de contornos selváticos dentellados e islas comunmente conocidas como el área de Trinidad.

La represa misma estaría totalmente dentro de la Zona del Canal y las áreas por las cuales elevaría el nivel del agua unos 10 u 11 pies también quedan dentro de la Zona. La jurisdicción de la Zona del Canal se extiende aquí hacia adentro desde las riberas del Lago Gatún a un punto 15 pies más alto que el nivel normal del lago, el cual es de 85 pies sobre el nivel del mar.

Los planos preliminares requieren un alineamiento a través de la Isla Guacha

y la isla más pequeña conocida como la Isla Tern, ambas visibles desde las cubiertas de los buques que cruzan el Canal entre las Esclusas de Gatún y la Isla de Barro Colorado, la reserva de vida silvestre.

La Isla de Guacha la formaría la base de una combinación de vertedero y esclusa sencilla. A través de la misma las lanchas de pasajeros y de artículos para la venta, botes de pesca y los de la policía podrían navegar fácilmente hacia los tramos occidentales del lago tal como lo hacen actualmente.

Hay muy pocas carreteras en el área de Trinidad. Más allá de las riberas del lago viven muchos pequeños agricultores que en la actualidad utilizan el lago como acceso al embarcadero de Gatún en camino hacia la ciudad-puerto de Colón. Esto permanecería como en la actualidad.

La superficie selvática de la Isla Tern ha sido limpiada en parte por personal de las cuadrillas de topografía del Canal. Anteriormente era un cerro y lo más probable es que sea nivelado cuando pase a ser parte de la represa.

La División de Dragas empleará en ello un probado sistema utilizando lo que se ha llegado a llamar la "niveladora submarina." Una barcaza, llevando peso adicional en forma de pilotes de concreto de manera que navegaba unos 20 pies más abajo que su calado normal, sería empujada a través de estos troncos podridos por un remolcador. Lo que la barcaza no aplanase o tumbara de esta manera puede ser dinamitado más tarde.

La anchura del depósito de reserva en su base puede variar de unos 500 a 1,000 pies a cada lado de su punto central, según lo indicado por estudios geológicos más avanzados para encontrar una base más firme.

La Nueva Represa Subiría el Agua en Reserva un 44½%

Ya se sabe mucho acerca de lo que yace bajo las aguas del lago en esta área bastante escabrosa. Cuando la América del Norte estaba cubierta por gigantescos témpanos durante la última Edad de Hielo, el Istmo era más ancho y se encontraba mucho más alto sobre el nivel del mar de lo que se encuentra ahora. Al derretirse el hielo, el mar fue inmiscuyéndose más y más. Entonces los ríos arrastraron mucho lodo y sedimento, depositándolo en los que habían sido los valles, formando áreas pantanosas cerca del nivel del mar en muchos puntos.

Los geólogos tienen ahora que investigar la profundidad y consistencia de estos depósitos, particularmente aquellos que se hallen en una antigua área geológica que fuese una vez un valle entre la Isla Guana y lo que es ahora tierra firme.

Muchos de los problemas que se anticipan en la construcción de la represa no son singulares, aunque los expertos del Canal creen que la estructura puede ser única por lo menos en un aspecto. No se guarda memoria de que se hubiere intentado anteriormente construir una represa de tierra bajo el agua. Pero los ingenieros del Canal confían en que sí pueden hacerlo, no obstante la fuerte corriente que fluye de este lado del lago durante las torrenciales lluvias del invierno.

En este enorme proyecto de relleno de tierras, se planea hacer el máximo uso no solo de los despojos que se han excavado y que se encuentran listos para ser removidos del Tramo de Las Cascadas, sino también del material que ha de ser excavado, según el nuevo contrato, para ensanchar el "Corte" del Canal a todo su largo hasta Gamboa.

Los despojos estos tienen que echarse en algún sitio. Pero echándolos en el lugar escogido para la nueva represa la necesidad de una vía canalera más ancha contribuye a asegurar que habrá suficiente capacidad para almacenar agua para todas las embarcaciones que soliciten transitar el Canal durante las próximas décadas.

Joanne Allen, geóloga del Canal, asumió la responsabilidad de medir, inspeccionar y clasificar muestras de roca y tierra sacadas del fondo del agua en las inmediaciones de la Isla Booby, al extremo sur del terminal de la proyectada represa. La señora Allen, madre de dos niños, se recibió en Geología en la Universidad Estatal de Kansas y vino al Istmo hace 3 años.

Después de una inspección preliminar bajo el agua, Robert Steward, geólogo del Canal, se quitó los atavíos de hombre-rana para confrontar las muestras obtenidas con un mapa del área, abordo de la lancha Shearwater. Los sondeos del subsuelo lacustre se realizaron a una profundidad de 120 pies y más adelante descenderán hasta los 250 pies.

Inyección de Numerario

$75 MILLONES FLUYEN DE LA ZONA A PANAMA

LA DIVERSIDAD fue la llave del impacto que hicieran en la economía de la República de Panamá los dólares zoneitas durante el pasado año fiscal. Los gastos efectuados en concepto de mercadería y servicios aumentaron casi un 9 por ciento sobre la cifra del año anterior, excediendo la cifra total los $75 millones.

No se considera a ningún proyecto en particular o pequeño grupo de proyectos responsable por el aumento, ya que las ganancias se esparcieron entre muchos rincones de la vida económica panameña.

La cantidad que ingresara a los mercados de la República por medio de compras directas hechas en Panamá por las dependencias del Gobierno de los EE. UU., los contratistas y empresas particulares tuvo un incremento del 14 por ciento, llegando a casi $23 millones.

Los ingresos netos de residentes de la República de Panamá empleados en la Zona del Canal ascendieron a casi $33 millones, demostrando un incremento de casi 8 por ciento, y un cálculo de los gastos efectuados en la República por residentes de la Zona sobrepasa los $17 millones, mostrando un aumento de casi 6 por ciento.

Suplementando el curso que siguen las expansiones de escuelas panameñas para el desarrollo de recursos humanos, adiestramiento en el lugar de trabajo de residentes de la República empleados en proyectos del Canal de Panamá o en dependencias zoneitas ha permitido que muchos de ellos ascendieran en sus empleos con empresas particulares debido a sus mejorados conocimientos técnicos.

Las últimas cifras a la mano muestran que el empleo de residentes de la República de Panamá por las dependencias gubernamentales en la Zona y por los contratistas que realizan trabajos para dependencias zoneitas sobrepasa el número de 14,000, siendo ésto un aumento de casi 700 en comparación con el año anterior . . . y los totales de sueldos devengados ascienden a más de $30 millones, siendo ello un aumento de casi $3 millones.

Esto ayudó en gran parte al aumento del 8 por ciento de los productos nacionales en bruto y el aumento de ingresos per capita de un 5 por ciento durante el pasado año calendario.

Las reclasificaciones de los empleos de los trabajadores de barcos y muelles resultó en aumento de salarios de más del 20 por ciento para los mismos, y en el mes de abril, aproximadamente 10,000 empleados panameños del Canal de Panamá recibieron aumentos que ascendieron hasta un 29 por ciento por reconocimiento de sus habilidades y para ofrecerle más incentivo a los empleados.

Mientras los productos alimenticios y las compras efectuadas por el Canal de Panamá en la República tuvieron una pequeña variación, el aspecto general de la situación, incluyendo en el mismo a las Fuerzas Armadas y otras dependencias, invirtieron ésto. Las compras actuales por productos alimenticios efectuadas por todas las dependencias zoneitas durante el año 1961 ascendieron a $2,721,000 durante el año calendario de 1961, mostrándose un aumento de aproximadamente $400,000. La tendencia sigue ascendiente, y se espera un aumento substancial para el año de 1962, posiblemente sobrepasando la cifra de $3 millones.

Mostróse aumentos en cinco de las ocho categorías (productos alimenticios, bebidas, materiales de construcción, artículos de primera necesidad, servicios, y contratos), indicando en ello un aumento neto de más de $350,000 por compras efectuadas durante el año fiscal de 1962.

En mayo, según acuerdo entre la Asociación Nacional de Ganaderos de Panamá, y el Canal de Panamá, se empezaron a comprar 10,000 litros de leche cruda semanalmente a los productores panameños. Esta leche se entrega a la planta de Mount Hope para su elaboración y embotellamiento. Esto ha significado un ingreso mensual de unos $8,000 a la economía panameña y parece factible que las compras de leche de fuentes panameñas será aproximadamente doblada el próximo año.

Este hecho depende de que el arreglo actual demuestre ser satisfactorio durante el período inicial de 12 meses. Hasta la fecha ha sido satisfactorio y si la fuente de abasto sobrevive la escasez del verano, hay pocas dudas de que las compras sean dobladas.

GASTOS HECHOS EN LA REPUBLICA DE PANAMA

Años Fiscales de 1961 y 1962

	1961	*1962*
Estimado de gastos hechos en la República de Panamá por residentes de la Zona del Canal	$16,316,000	$17,252,000
Estimado de entradas netas de residentes de la República de Panamá empleados en la Zona del Canal	30,491,000	32,877,000
Compras directas hechas en Panamá por entidades gubernamentales de los Estados Unidos, contratistas y organizaciones particulares [1]	20,140,000	22,959,000
Anualidad pagada a Panamá	1,930,000	1,930,000
Total	$68,877,000	$75,018,000

[1] No se incluyen compras hechas en Panamá por contratistas para uso en proyectos militares y privados en la Zona del Canal.

La entrega de abastos marcha a todo vapor . . .

Con todos los contratos del Canal de Panamá y de las agencias zoneitas habiendo aumentado aproximadamente un $2½ millones durante el pasado año fiscal, el número de sacos de cemento adquiridos daba una clave al índice: 127,680 durante el año 1962 en comparación con 78,300 durante el 1961.

De acuerdo con la política del Canal de Panamá de adquirir de fuentes panameñas siempre que sea posible y cuando la calidad y el precio de los productos sea comparable, la tendencia a invertir más y más dólares en Panamá continúa en forma ascendente.

Añadiéronse a esta lista recientemente tales productos como bolsas de papel y celofán y parte del suministro del querosín, que últimamente también se adquiere en la República, previéndose un aumento en productos de petróleo refinado que se adquirirán localmente. La primera refinería de petróleo panameña, construida a un costo de $30 millones, se inauguró este año y actualmente se encuentra entregando productos de petróleo a todas las compañías distribuidoras que tengan facilidades de distribución en la Zona del Canal y toda la República de Panamá.

Ni siquiera incluidos en las cifras brutas de las compras están los productos que se adquieren por medio de sus agentes en Panamá. Estos incluyen muchos productos de comestibles, enseres domésticos, artefactos eléctricos, algunos artículos de tocador, cosméticos, papel de escribir y otros artículos de primera necesidad.

Dos factores principales son importantes en cuanto al volumen de productos agrícolas que las dependencias del Canal de Panamá adquieren de Panamá:

Utilizándose como base esa demanda, hay un mercado asegurado si la calidad satisface los requisitos. Y si satisface

(*Pasa a la página 17*)

Construcción del nuevo inmueble de la FAA ya terminado aun costo de $847,000.

Muchos panameños ocupan puestos claves.

El abastecimiento, manejo y transporte juegan papel vital en el incremento de actividades.

CUANDO LLEGA la hora de conocerse los unos a los otros los miembros del Diablo Camera Club no se quedan atrás.

En sus cortos 17 años de historia el club ha realizado tantos viajes a Panamá y volado a los países vecinos, que nadie sabe hasta ahora a cuánto ascienden.

El año pasado los miembros del club pasaron fines de semana de 3 y cuatro días en las ruinas de las selvas de Tikal en Guatemala; Trinidad, Santa Marta, Colombia; Quito, Ecuador y la Isla de San Andrés; pasando las Navidades en Bogotá.

Y cada viaje, relata con orgullo el presidente del club, Cecil Vockrodt, un

. . sus lentes conocen

empleado civil del ejército, "fue en un avión de la COPA (Compañía Panameña de Aviación, S. A.) y cada vez el piloto fue "Mike" de Puy. Miguel de Puy y su popular esposa, Roma, son miembros honorarios del club. En agosto pasado el Presidente de COPA, Carlos Icaza, entregó al club un diploma especial por haber demostrado 15 años consecutivos de confianza en esta bien conocida línea aérea panameña.

Preston Minton, un empleado del "corral" en el sector Pacífico, es el líder de las excursiones del club, además de lavador de botellas y quien dá las mamaderas a los niños, además de ser un oficinista documentado en forma extraordinaria.

En un memorable viaje a Manizales, Colombia, hace 3 años, él recuerda seriamente, "llegamos en lo mejor de un festival del café, pero todos nuestros otros arreglos fracasaron." Los miembros del club muy pronto se dividieron en varios grupos, algunos para asegurarse el café y sopa de mariscos, otros consiguiendo habitaciones, y otros buscando toallas, sábanas y colchones. Minton recuerda que por pura suerte encontraron una casa desocupada. Les costó $170 por 3 días—y el lugar estaba verdaderamente repleto.

(Manizales fue una de las ciudades seriamente perjudicadas por los terremotos que mataron a más de 30 personas en Colombia el pasado 31 de julio.)

Una experiencia similar con trágicos resultados fueron las inundaciones que aislaron al club en Santa Marta, Colombia, hace un año en septiembre pasado. Estas barrieron con el sistema ferroviario de la ciudad, todos los puentes, y minaron los cimientos del hotel en el cual estaban los miembros del club.

Como habían ido en autobús desde

Miguel de Puy, veterano piloto de COPA posa ante el pájaro de acero que condujo a los fotómanos del Diablo Camera Club a Colombia.

Barranquilla, tuvieron que regresar allá en avión. Pero ésto no sucedió hasta que Minton, personalmente, limpió la pista del aeropuerto de Santa Marta

Gonzalo Restrepo A. (derecha) Arquitecto y Presidente del Camera Club de Medellín, recibe de manos de Cecil Vockrodt, Presidente del club de Diablo, un pergamino que le es ofrendado durante jira abordo de Las Cruces cuando el club de Medellín era festejado. A la extrema derecha aparece la señora Verona Vockrodt.

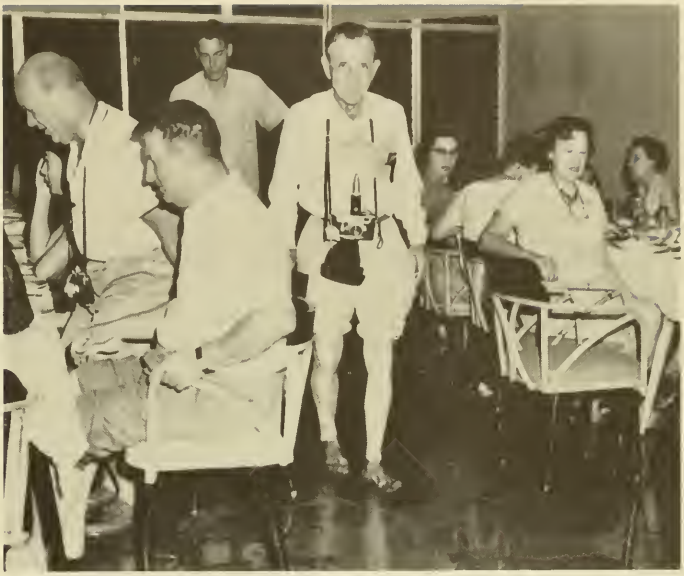
de los despojos, manejando personalmente un tractor y pidiendo por radio a Barranquilla el servicio de un DC-3. También arregló un sistema de prioridades para que los médicos colombianos, que habían estado celebrando su convención nacional en Santa Marta, pudieran volar primero para atender las operaciones que tenían señaladas.

Mientras esperaban la evacuación, los miembros del club se hicieron cargo de la cocina del hotel, hirvieron toda el agua (el sistema de acueducto se había roto) y usaron las pastillas de cloro que llevaba Minton.

El ex-presidente Charles McG. Brandl, ingeniero del Canal a cargo del proyecto de ensanche del Corte, afirma que cada lugar visitado por el club los ha invitado a regresar.

Entre los viajes locales que el club ha realizado figuran visitas a la Zona Libre de Colón donde charlaron con el Director de la Zona Libre, José Dominador Bazán, Segundo Vice Presidente de Panamá; un recorrido por la Refinería Panamá; un viaje a la planta de aceite de la Panama Boston Co. en la ciudad de Panamá; y la visita anual a la Finca Bermejal de Eduardo Cucalón, cerca de Chepo.

El señor Cucalón y su esposa, Delia, y los De Puy, son los únicos miembros honorarios del club, cuyo número de socios está limitado a 150 residentes en la Zona del Canal.



El diluvio de Santa Marta, Colombia, no impidió que los "diablitos del lente" de Diablo Heights utilizasen sus cámaras, aún cuando estuviera inundado el hotel en que tomaron esta vista. Chapaleando por el comedor vemos a Cecil Voekrodt, de cámara alerta.

todos los rincones

Los miembros del club, que utilizan solamente vehículos comerciales panameños para sus viajes locales, aún para excursiones tan cercanas como al Museo Nacional, han estado en Costa Rica seis veces en 6 años. Conocen Ocú y el pueblo de David como la palma de sus manos. Un Presidente de Colombia los recibió y han sido huéspedes en la residencia de un ex-presidente dos veces.

Por cierto, que durante una reciente visita a Medellín, la segunda ciudad de Colombia, un avión lleno de altos dirigentes del Gobierno colombiano voló desde Bogotá solamente para que éstos estuvieran con el grupo durante una de sus largas visitas de fin de semana.

El club ha visitado Perú, El Salvador y Venezuela, y ha estado en Jamaica, las Islas Vírgenes y Curazao muchas veces. Ha sido alabado por numerosos dignatarios extranjeros lo mismo que por representantes de las Embajadas de EE. UU. por ser Embajadores Extraordinarios de Buena Voluntad.

Desde que el club parte del Aeropuerto de Tocumen, viaja con documentación panameña y es raro para los miembros del club no ser recibidos a su llegada a lugares extranjeros por el Cónsul panameño de la localidad. Los anfitriones locales dicen repetidas veces a los miembros del club: "Esperamos el regreso de nuestros amigos panameños."

El año pasado el club de la Zona del Canal tuvo el placer de ser anfitrión del Club Fotográfico de Medellín. Los visitantes de Medellín gozaron tanto en Panamá y la Zona del Canal, que algunos de ellos han realizado otros viajes para visitar a sus amigos del Diablo Camera Club.

Exito de Cinta Sobre el Canal

UNA INTERESANTE película sobre el funcionamiento del Canal de Panamá y la vida en el Istmo, que tiene una duración de 28½ minutos, ha sido filmada en colores y con sonido en español e inglés por separado, para evitar el doblaje de voces en cualquiera de los dos idiomas.

La filmación fue llevada a cabo por los estudios Bay State Film Productions, Inc. en la Zona del Canal y en Springfield, Massachusetts, mostrando la película los esfuerzos realizados durante la construcción del Canal, los esfuerzos y fracasos de las dos compañías francesas, el significado histórico y económico, el esfuerzo cooperativo, operación y mantenimiento de la gran vía, y la vida comunal en el "Puente del Comercio Mundial" que cruza el Istmo de Panamá para unir a dos grandes océanos.

Tres destacados actores bilingües fueron contratados para actuar en la película de 16 y 35 milímetros—Carlos Montalbán, quien ha estado muy activo durante muchos años en el teatro, la radio y la televisión en la América como actor, director y productor, y a quien muchos de ustedes han visto en el documental televisado "Panorama Panamericano"; Luis Van Rooten, quien desempeña el papel de Knobby Walsh en la versión televisada de la Vida de Joe Palooka y George Gaynes.

Montalbán desempeña el papel de un ingeniero del Canal; Van Rooten aparece como un ejecutivo del Canal, y Gaynes hace el papel de un visitante en el Istmo.

Montalbán y el señor Edward Knowlton, autor profesional que escribió el libreto, acompañaron a Morton Read, Presidente de la Bay State Film Production, Inc., durante su visita a Washington a la reunión de la Junta Directiva de la Compañía del Canal de Panamá para el estreno especial de la película.

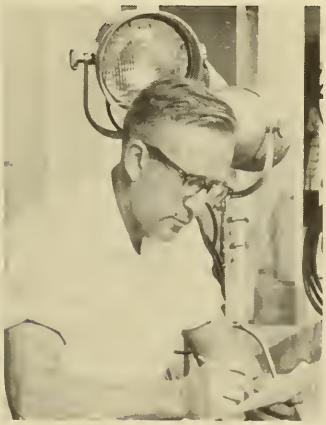
Una gran cantidad de copias de la película, tanto en español como en inglés, está disponible para ser prestada a distintas organizaciones en los Estados Unidos, y las películas podrán ser vendidas a aquellas personas que deseen conservarlas. Los zoneítas que deseen que les presten la película gratuitamente para exhibirla ante grupos, deberán escribir a la Oficina de Información, Edificio Administrativo, Balboa Heights. Las organizaciones de Panamá que lo deseen, deberán escribir al Servicio Informativo de la Embajada de los Estados Unidos. Se deberá especificar si se desea la película en inglés o español. Copias de la película pueden ser compradas directamente a la Bay State Film Productions, Inc., Box 129, Springfield, Massachusetts.

El grupo que estuvo encargado de la filmación de la película, incluyó a Harold F. Fischer, gerente de producción y camarógrafo que filmó "Assignment in America," y a A. Herbert Wells, asistente del gerente de producción. El autor del libreto, Edward R. Knowlton, quien hizo varios viajes a la Zona del Canal, trabajó estrechamente con la Oficina de Información del Canal de Panamá antes de comenzar la filmación de la película.

Hasta el mes de septiembre, 500,000 personas han visto la película en los Estados Unidos y una firma profesional de distribución que revisó la película, informó a los directores del Canal de Panamá que un mínimo de 6 millones de televidentes y más de 100,000 miembros de organizaciones cívicas y similares verán la película durante su primer año.

Harold Fischer ajusta la cámara para filmar una escena del ensanche del Corte, mientras Morton H. Read, Presidente de la Bay State Film, al extremo derecho, y A. Herbert Wells, lo observan.

Los barcos que aparecen en la película son de muchas nacionalidades, todas las cuales usan el Canal en igualdad de condiciones.



A. Herbert Wells, ayudante del gerente de producción, estudia los planes de filmación de escenas.

Pionero del Canal y Amigo del Istmo

(*Viene de la página 3*)

que hizo posible la construcción de la carretera que conduce del terminal occidental de esas balsas a la población de Arraiján y la ley que creó el Instituto Gorgas de Medicina Tropical y Preventiva que se levanta en la ciudad de Panamá.

Infatigable en sus esfuerzos en pro de los obreros del Canal, Thatcher movió todos los resortes imaginables para obtener la aprobación, por parte del Congreso norteamericano, de la ley, expedida en 1944, concediendo derecho de jubilación a los empleados del Canal

(*Pasa a la página 19*)

$75 MILLONES FLUYEN DE LA ZONA A PANAMA

(*Viene de la página 13*)

esos requisitos, también satisface los requisitos internacionales para el consumo interno y la exportación a otros países latinoamericanos o al mercado mundial.

Se espera aún mayor mejoramiento en la calidad con la expansión del programa de carreteras para dar acceso a productos del "agricultor al mercado." La calidad del producto "en-su-punto-de-cultivo" satisface o sobrepasa los requisitos mínimos en muchos productos agrícolas, pero el problema del transporte ha limitado el mercado.

La carne de res, repollos y tomates permanecen a la cabeza de los productos que se adquieren de fuentes panameñas entre los productos de comestibles.

Los gastos efectuados por el Canal de Panamá y las dependencias que se encuentran en la Zona no solo hicieron notable contribución al total de la actividad económica de la República de Panamá cerrando el último año calendario en alto nivel, sino también mostraron una tendencia creciente más allá de lo corriente para la temporada del comienzo del año en curso y pueden haber alcanzado nuevas cifras cumbres ya para mediados de año.

Las nuevas facilidades terminales en la ciudad de Panamá para el mercadeo de frutas y vegetales se inauguró en abril de este año. Fue construida a un costo de $35,000, con un total de $23,000 de equipo, financiado por el "AID" y otros $29,250 de equipo pedido recientemente, el cual también está financiado con fondos del "AID."

Estas facilidades son parte del proyecto conjunto de mercadeo de productos agrícolas el cual está encaminado hacia el mejoramiento de la distribución de productos en el mercado interno, abastecimiento de la demanda zoneita y el desarrollo de los puntos de exportación.

Entre los contratos de mayor importancia que fueron adjudicados este año se encontraban el de la extensión de las viviendas en Cárdenas, que tramita la Comisión Federal de Aviación para el Instituto Nacional de Salubridad, la Unidad de Investigación Sobre la América Central, y el de la modificación de los hangares y la rehabilitación de viviendas y cuarteles en el Campo de Aterrizaje Howard, como resultado de haberse reasignado algunas actividades de aviación que antes se efectuaban en la Base Aérea de Albrook a aquel campo de aterrizaje.

Ingenio y talento releva su trabajo.

Cárcel que Educa y Redime...

GRUPOS de menores y mujeres aguardan la hora de clases a las que acuden, puntualmente, de 7:30 a 9:30 a.m. todos los días, de lunes a viernes, ansiosos de superar las lagunas en su nivel educativo. La instrucción impartida bajo la dirección de Yvonne Frederick Wood, se ciñe a los programas fijados por las Escuelas Latinoamericanas de la Zona del Canal y se dicta en castellano.

Pero lo peculiar de esta escuelita no estriba en eso sino en que el alumnado lo forman reclusos de la Cárcel de Gatún. El programa fue iniciado hace 6 años cuando Eloise Garnes, del cuerpo de profesores de la Escuela Elemental de Rainbow City se ofreció, voluntariamente, para dar clases a los detenidos una hora semanalmente. Más adelante se extendieron las clases de 1 a 3 de la tarde todos los lunes, miércoles y viernes y la División de Escuelas de la Zona del Canal asignó una maestra y ahora son diarias como queda indicado arriba.

"A nadie se obliga atender a clases —dice el Alcaide, Sargento George A. Martin—pero no sé de una sola persona que haya rehusado ir."

El sistema de rehabilitación implantado en la institución se basa en modernos principios de criminología y ciencia penal que tienden a readaptar al delincuente para la vida en sociedad.

A ese efecto los guardas se transforman en consejeros y guías espirituales a la par que instructores en talleres de carpintería y tallado, huertas frutales y otras actividades manuales. La prisión ha dejado, así, de ser la celda tenebrosa de antaño para servir como centro educativo que mejora y eleva el nivel cultural del detenido.

Vuelve a Unirse Suelo Americano

(*Viene de la página 7*)

difícil convencer al público que "habría un puente" y que las secciones de acero, que habrían de erigirse, estaban siendo fabricadas.

Los trabajos que entonces se realizaban, distantes de donde se levantaría el puente, fueron los que hicieron posible la espectacular rapidez conque se concluyó la obra.

Más adelante, cuando las dos vigas voladizas estaban siendo erigidas desde cada margen hacia el centro, se hizo evidente que la ansiedad pública era superior a la de los constructores sobre si las dos secciones coincidirían o no en el sitio de acoplamiento.

A más de todo ello se imaginaba nuestro devoto público que los trabajadores eran "Pieles Rojas," debido sin duda al prestigio que han adquirido los Mohawks como obreros de construcciones en Nueva York. Hubo que explicar que los "indios" eran vaqueros tejanos, pero, en eso, sale publicada una fotografía de los trabajadores en acción, dando sus nombres y entre ellos aparece el de "Rainwater" (Agua de Lluvia) y allí ya no cabía explicación alguna. A veces hay que dejar que el público gane la partida.

. . . ansiosos escuchan a Yvonne Wood . . .

Buena Vista da mas Seguridad

EL TENER BUENA VISTA es un factor muy importante para evitar accidentes en el trabajo, en la carretera y en ratos de ocio. El darle énfasis a la buena vista es una ventaja para la seguridad, y por lo tanto la buena vista se considera ahora como "un asunto de familia." Los adultos y los niños deben sacar todo el provecho posible de su vista haciéndose examinar los ojos una vez al año. La negligencia con la vista de los niños es inexcusable en padres que tratan de darle a sus hijos todo lo que necesitan para un futuro venturoso. Al mismo tiempo, los padres tienen la obligación de proteger su propia vista por medio de métodos correctivos y protectivos.

Los requisitos visuales cambian. Las exigencias de la vida moderna no se pueden comparar con las de nuestros abuelos.

El trabajo, la lectura, la televisión, conducir un automóvil, todas éstas requieren un estado especial de los ojos. Estas exigencias pueden sumarse en seis áreas básicas: Agudeza en cuanto a distancia, percepción de profundidad, buen campo visual, buen equilibrio de los músculos ópticos, buena visual en punto cercano y buen discernimiento de colores.

Una persona no tiene que estar "a obscuras" con relación a las habilidades visuales. Usted puede examinarse a sí misma en las seis categorías para determinar si ayuda profesional es necesaria.

Los ojos tienen agudeza en cuanto a distancia cuando se puede enfocar y ver claramente por separado y conjuntamente a distancia.

¿Cómo está la percepción de profundidad? Esta es una pregunta para juzgar correctamente la distancia entre sí mismo y otros objetos aún cuando ambos están en movimiento.

Se tiene un buen campo visual si puede verse claramente toda una extensión en el horizonte así como hacia arriba y hacia abajo sin mover los ojos. Esto incluye el poder ver objetos que se muevan hacia dentro o hacia fuera por los lados.

El equilibrio de los músculos ópticos se refiere a la habilidad de enfocar los ojos simultáneamente y con facilidad sobre un objeto a distancias variadas.

Si uno puede ver claramente y concentrarse en detalles de cerca por los largos períodos de tiempo sin sentir molestia, su visual en punto cercano es buena.

El buen discernimiento de colores se refiere a la habilidad de distinguir e identificar los colores y tonalidades correctamente.

Otros problemas visuales:

Algunas personas pueden moverse frecuentemente de áreas que tienen poca iluminación a lugares con buena iluminación o viceversa. ¿Puede usted ajustarse rápidamente y ver adecuadamente bajo cualesquiera de estas dos condiciones?

¿Cuán rápido se recupera usted de un deslumbramiento? Al conducir por una carretera en la noche, ¿le regresa su visión a eficiencia normal dentro de 1 o 2 segundos después de que un automóvil con las luces delanteras deslumbrantes se ha aproximado y pasado?

Admitimos que un examen visual que se haga uno mismo está muy distante de ser aceptable en calidad de juez en cuanto a si la capacidad visual está a tono o si aún está en la "era de las cavernas."

Una visita al optometrista cada año es la manera moderna de proteger nuestra vista. Las deficiencias visuales no se desarrollan en pocos días o semanas, más bien hay una disminución gradual de habilidad. El optometrista es el médico que puede descubrir un lapso en cualquier área de deficiencia visual y efectuar su corrección.

Quizás el error menos excusable es el de obtener un par de lentes correctivos y continuar usándolos durante años sin reexamen. No solamente se afecta el trabajo sino que se afecta también el juego. Según van cambiando los requisitos de trabajo y las actividades en ratos de ocio varían de año en año, los lentes correctivos deben renovarse al mismo paso.

La Asociación Optómetra Americana dice, "hay 50 millones de delincuentes visuales en las calles," y este número sin duda incluye muchos miles de personas que usan lentes viejos.

Ya que una cuarta parte de nuestra población necesita cuidado visual, tratamiento o corrección, ¿cómo esperamos que el trabajo escolar, o la industria continúe al mejor nivel de eficiencia posible? Frecuentemente el trabajo pobre, un efecto adverso a la salud general de los individuos y un número trágicamente alto de accidentes son el resultado de defectos visuales.

Pionero del Canal y Amigo del Istmo

(*Viene de la página 17*)

que no sean ciudadanos de Estados Unidos, legislación que ha redundado en beneficio de millares de panameños así como de individuos de otras nacionalidades.

Los plausibles afanes de Maurice H. Thatcher en provecho de la comunidad istmeña no podían pasar desapercibidos y vemos así que, en reunión celebrada el 30 de julio de 1930 por la Federación Panameña de Educación Vial, se aprobó—unánimemente—moción mediante la cual se solicitaba al Gobernador de la Zona del Canal, Harry Burgess, que se denominara "Carretera Thatcher" la que a la sazón se construía entre Balboa y Arraiján.

Quizás esa elocuente manifestación del sentimiento público haya sido la que inspirara al Congreso de los Estados Unidos a promulgar la Ley Pública 87-125 que dá el nombre del gallardo Gobernador al magnífico puente que une las Américas, hecho que el ex-Presidente panameño, Dr. Ricardo J. Alfaro, ha calificado de "acto de justicia y merecido tributo."

Cabe observar también que, en gesto de justo reconocimiento, los habitantes de Arraiján donaron al señor Thatcher un lote de terreno por su meritoria contribución al progreso de esa población, un lote que, a su vez, él regaló para que se construyese un campo de recreo que ha sido bautizado "Parque Infantil Maurice H. Thatcher."

El Gobierno de Panamá también ha distinguido al ilustre pionero del Canal interoceánico, otorgándole la Condecoración de la Orden de Vasco Núñez de Balboa, con placa. Ecuador le confirió la Orden Al Mérito y la Orden de la Fundación Eloy Alfaro. Venezuela le dio la Orden del Libertador Bolívar, en 1930, cuando Thatcher visitó Caracas como miembro de la Comisión de Estados Unidos que obsequió a Venezuela una estatua de Henry Clay.

Entusiasta propulsor del panamericanismo, Thatcher manifestó recientemente: 'He hecho cuanto pudiera por propiciar buenas relaciones entre Panamá y los Estados Unidos; siempre traté de que la República de Panamá recibiera un trato justo y creo que cuento con la buena voluntad de los panameños."

Testimonio del aprecio general a que se ha hecho plenamente acreedor están allí esos galardones conque lo distinguieran Panamá, Ecuador y Venezuela y, junto a ellos, la pluma con la cual el Presidente Kennedy sancionara la ley que denomina al puente americano "Thatcher Ferry Bridge."

HISTORIA DEL CANAL

Hace 50 Años

EN OCTUBRE DE 1912 se adelantaban los proyectos para la construcción de la superestructura de los muelles en Cristóbal. El comité a cuyo cargo estaban las mencionadas obras recomendó que en vista de la incertidumbre en cuanto a la cantidad de carga que habría de manejarse por esos muelles en el sector Atlántico una vez terminada la obra del Canal, no se instalarían grúas de cargamento ni lugares especiales de descarga, a excepción de mástiles dotados de aparejos izadores.

A fines del 4 de octubre de 1912 se hallaban matriculados en las Escuelas de la Zona del Canal 1,000 alumnos.

Hace 25 Años

EN VISTA de la existente tensión internacional hace 25 años este mes, se expresaron temores en Washington de que la ratificación del nuevo tratado entre los Estados Unidos y Panamá sufriese demora. Se dijo que el Departamento de Guerra de los Estados Unidos había expresado inconformidad con ciertas cláusulas.

La fiebre de espías hizo su aparición en la Zona del Canal, según noticia publicada en *El Panamá-América* que informaba haberse observado a dos japoneses alojados en el Tívoli fotografiando las esclusas del sector Pacífico, la Represa Madden y el Corte Gaillard. Según el mencionado periódico, las fotografías tomadas por estos sospechosos "habrían de tener máximo valor de orden militar para un enemigo de los Estados Unidos."

Los funcionarios de la línea de vapores Panama Pacific anunciaron el cese de operaciones de cabotaje por parte de sus tres navíos grandes a través del Canal de Panamá, para colocarlos en viajes entre el puerto de Nueva York y la costa oriental de Suramérica. Un informe procedente de Washington. D.C., afirmó que los nuevos reglamentos con respecto a los peajes cobrados por el Canal de Panamá podrían ser una de las razones por el cambio de ruta.

Mientras tanto, el Coronel Glen E. Edgerton, Ingeniero de Mantenimiento, anunciaba que iniciaron la construcción de tres nuevos buques para la línea naviera Panama Railroad Steamship, y al decir de un Congresista norteamericano de paso por la Zona, se había votado una partida de $1 millón para la construcción de viviendas en las bases de la flota aérea y submarina de Coco Solo.

Hace 10 Años

MAS DE 1,200 empleados de la empresa del Canal de Panamá se dieron cita en el Estadio de Balboa en octubre de 1952 para protestar lo que se decía era un injusto e irrazonable aumento en el alquiler para viviendas en la Zona del Canal. Solicitaron una investigación por parte del Congreso ya no solo con respecto al asunto de los alquileres sino sobre toda la operación del Canal de Panamá. El Gobernador J. S. Seybold negó una petición de parte del Sindicato Central de Trabajo para que se aplazara durante 6 meses la medida que habría de imponer los aumentos de alquileres para las viviendas zoneítas, pero dio aprobación a que mediante una acción colectiva los empleados obtuviesen reconsideración en Washington sobre el alce de los alquileres.

Durante ese mismo mes un portavoz de Balboa Heights anunció que se invertiría la suma de $5 millones en dos proyectos principales para la construcción de viviendas en el sector Pacífico de la Zona durante aquel año fiscal. Se proyectaba la construcción de 168 unidades para familias en la nueva urbanización de Corozal y a lo largo de la calle Empire en Balboa.

En el mes de octubre de 1952, se estableció una nueva marca en el número de travesías marítimas por el Canal cuando transitaron 674 buques de 300 toneladas o más. Se registraron también nuevas marcas en peajes y tonelaje marítimos.

Mientras tanto, anunciaron las autoridades del Canal de Panamá que se darían los pasos para ampliar la capacidad de la vía interoceánica.

Hace 1 Año

LA DIRECTIVA de la empresa del Canal dio su aprobación para que se facilitara mayor atención médica a ex-empleados jubilados por incapacidad. Amplióse esa atención médica proporcionando un servicio de enfermeras visitadoras a los hogares de los jubilados, suministrándoles gratuitamente drogas cuando así lo recetaban los médicos, y contratando los servicios de dos médicos para que dedicaran parte de su tiempo a los ex-empleados.

Se iniciaron las obras preliminares en la suma de $927,000 para la construcción de 100 viviendas en la urbanización de Pedro Miguel. Con la construcción de esas unidades se contemplaba realizar parte del programa de reemplazar las viviendas en la Zona del Canal conforme a lo dispuesto en el Programa de Nueve Puntos en beneficio a la República de Panamá.

¿SABIA UD. QUE...

—Hay dos clases de rayos, fríos y calientes?

—Aunque solamente los rayos calientes, o de alto amperaje, causan incendios, las toneladas de presión que resultan de la expansión de gases que descargan ambas clases de rayos pueden causar la explosión de edificios u otros blancos?

—El situarse debajo de un árbol o caseta abierta es como extenderles una invitación a las descargas de un rayo?

—La extensión de un rayo puede ser de 2,000 a 15,000 pies o más, pero que el rayo regular es de aproximadamente 4,000 pies?

—El permanecer dentro del agua o en la playa durante una tormenta es hacer el papel de un imán para los rayos?

—El centro de energía eléctrica pura de un rayo regular es de ½ a ¾ de pulgada de espesor y que está cubierto por una columna de alta temperatura y aire incandescente de 4 pulgadas?

—El permanecer en el campo de golf durante una tormenta le convierte en el blanco principal de un rayo?

—Medidos en kilovatio-horas, un rayo contiene aproximadamente 0.25 centavos de electricidad?

—Usted está a salvo de rayos mientras que esté dentro de un automóvil?

—En términos de caballos de fuerza, el rayo regular tiene un empuje igual al de 2½ millones de motores de automóviles?

—En un año corriente más personas han muerto en la Zona del Canal a causa de rayos que a causa de culebras venenosas?

—El tomar refugio *antes* de que se declare una tormenta se considera por los "hombres de juicio" como la mejor protección contra la posibilidad de ser zumbado a la eternidad por un rayo de ¾ de pulgada de espesor con un valor representativo de 0.25 centavos y multi-millones de caballos de fuerza?

¡Esto es un hecho!

ANIVERSARIOS

(Basándose sobre total de Servicio Civil)

40

DIRECCION DE MARINA

Balbino Caldito
Pasabarco

Elías A. Girón
Ayudante Calderero

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

Marcus S. Clarke
Jornalero

DIRECCION DE TRANSPORTE Y TERMINALES

Valentine N. Gordon
Oficinista

30

DIRECCION DE SALUBRIDAD

Leon F. Small
Archivero

DIRECCION DE MARINA

William R. Dunning
Mecánico Tornero, Operación de Esclusas

Jerome Bennett
Pasabarco

Ronald D. Williams
Encargado del Movimiento de Lanchas Motoras

CONTRALORIA

Ralph K. Skinner
Ayudante Administrativo del Contralor

James L. Fulton
Jefe, Sección de Informes y Análisis

Jack K. Campbell
Auditor

RAMO DE ADMINISTRACION

Lloyd W. Peterson
Ayudante de Transporte

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

Vernon B. Berry
Ayudante de Carnicero

Cora G. Charles
Ayudante de Conserje

Robert L. Yard
Operario de Proyector Cinematográfico

DIRECCION DE TRANSPORTE Y TERMINALES

Joseph W. Farquhar
Oficinista

Cyril I. Pessoa
Encargado de Mantenimiento de Muelles

Allan Toussaint
Aceitero

20

RAMO DE ADMINISTRACION

Mario Torres
Encuadernador

OFICINA DE SEGURIDAD INTERNA

Berta I. Quinn
Investigadora General

DIRECCION DE ASUNTOS CIVILES

Hiram Overall
Sargento de Policía

Charles R. Bowen
Instructor

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

Joseph L. Gwinn
Inspector de Sistemas Eléctricos

George Murray
Ayudante de Navegación

Edward B. Parker
Reparador de Central de Teléfonos

James W. Riley
Reparador de Central de Teléfonos

Armando Palmer
Marinero

Gilbert W. Card
Marinero

Eberto Tesis
Marinero

Manuel Pereira
Carpintero

Coleridge Crawford
Carpintero

George N. Rawlins
Carpintero

David N. Benard
Lijador con Chorro de Arena

Jesús Martínez
Trabajador de Cemento o Asfalto

Nelson O. Williar
Capataz de Ebanistas

Joseph Francis
Marinero de Lancha Motora

DIRECCION DE SALUBRIDAD

Grace Belden
Ayudante Médico (Mecanógrafa)

Samuel M. Gaynor
Ayudante Carnicero

George S. Robinson
Jornalero de Hospital

DIRECCION DE MARINA

R. F. Huldtquist, Jr.
Ingeniero Jefe, Remolcador o Ferry

Thomas W. Gove
Práctico del Canal

William Nieves
Operario de Locomotora de Remolque

Clifford A. Thompson
Ayudante Operario de Esclusas

Agustín Romero
Trabajador de Cemento o Asfalto

Melchor Martínez
Pintor de Mantenimiento

Oscar S. Mingo
Ayudante Operario de Esclusas

Prince Alford Jones
Ayudante Operario de Esclusas

Hortensio Gutiérrez
Pintor de Mantenimiento

Doreteo Aguilar
Manipulador de Cables

Rupert E. Belenfante
Teletipista

José M. Quiroz
Manipulador de Cabos

William H. Cox
Guardia

Ricardo Morán
Pintor de Mantenimiento

Alberto Alvarado
Trabajador de Cemento o Asfalto

Mauricio Cañas
Ayudante Mecánico Tornero (Marina)

Charles J. Palles
Planchista

Conrado Saldaña
Marinero de Lancha Motora

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

Vicente Lucena
Capataz de Jornaleros (Pesado)

José D. DeLeón
Mozo de Oficio

Geraldine W. Allen
Encargada de Mostrador

Oscar A. Landaverde
Jornalero (Pesado)

Ruby R. Lynton
Oficinista (Registro del Inventario)

Lila Belén
Vendedora

P. E. Thompson
Cocinero

José Valladares
Trabajador de Lechería

Clara Cox Pimento
Oficinista (Registro del Inventario)

Victor A. Marks
Guardia

Joseph Parks
Planchador de Ropa a Vapor

Leonora W. Fearron
Cajera (Servicios de Comidas)

Elexander Francis
Capataz General de Encargados de Existencias

DIRECCION DE TRANSPORTE Y TERMINALES

Ivanhoe Donawa
Encargado del Abastecimiento de Agua a Buques

Ignacio Córdoba
Guardavías del Ferrocarril

Melford L. Matthews
Estibador

F. Hinestroza
Ayudante de Electricista

Wilfred Walker
Marcador de Carga

Geraldo A. Myrie
Conductor de Camión

John M. Quinland
Oficinista

Juan F. Estrada
Ayudante de Mecánico de Automóviles

ASCENSOS Y TRASLADOS

Del 5 de Agosto al 5 de Septiembre

EMPLEADOS que han sido ascendidos o trasladados entre las fechas del 5 de agosto al 5 de septiembre aparecen en la lista a continuación. Ascensos dentro del mismo grado y reclasificación no aparecen.

OFICINA DEL GOBERNADOR-PRESIDENTE

Annie R. Rathgeber, de Mecanógrafa, Sección de Licencias, a Secretaria (Mecanografía), Oficina de Información del Canal de Panamá.

RAMO DE ADMINISTRACION

Catherine I. Oliver, de Estenógrafa a Secretaria (Estenografía).

DIRECCION DE ASUNTOS CIVILES

Frank Thomas, de Conductor, Hospital Gorgas, a Guardia de Detención, División de Policía.

Ruben H. Austin, de Mecanógrafo, División de Mantenimiento, a División de Bomberos.

Patricia P. Bonnifield, de Mecanógrafa, Hospital Gorgas, a Ayudante Bibliotecaria, Biblioteca de la Zona del Canal.

División de Correos

William M. Jensen, Lealand A. Larrison, de Superintendente, Ramo de Finanzas, a Superintendente Substituto, Balboa.

Donald L. Nolan, de Portero de Teatro, División de Abastos, a Encargado de Ventanilla (Substituto).

División de Escuelas

Helen M. Starr, de Maestra-Directora de Escuela Primaria a Directora de Escuela Primaria.

Ruth H. Amedee, de Maestra (Substituta), Escuelas Latinoamericanas, a Maestra de Escuela Primaria, Escuelas Latinoamericanas.

Alice M. James, de Oficinista, División de Abastos, a Oficinista (Mecanografía).

Ann B. Kennon, Acomodador de Teatro, División de Abastos, a Especialista en Actividades Recreativas.

Lanty Patrick, de Jornalero (Aseador), a Capataz de Jornaleros (Aseador).

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

Hernan A. Sedda, de Ayudante de Recopilación Cartográfica a Técnico de Topografía, Sección de Ingeniería.

Kenneth F. Brassel, de Montador de Tuberías, División Industrial, a Inspector de Plomería, División de Contratos e Inspección.

División de Electricidad

Charles J. Holmes, de Inspector de Construcción (General), División de Contratos e Inspección, a Ingeniero de Turno (Mecánico).

Milton M. Lacroix, Robert J. Roy, de Mecánico Tornero, Operario de Esclusas, División de Esclusas, a Ingeniero de Turno (Mecánico).

Domingo D. Hinds, Paul W. Gramer, Jr., de Mecánico Tornero (Marina), División Industrial, a Ingeniero de Turno (Mecánico).

Ruth E. Clement, de Mecanógrafa a Oficinista Encargada de Cuentas Corrientes.

Julio B. Pinillo, de Vadeador a Encargado de Mantenimiento.

Alfred Leacock, de Ayudante de Empalmador de Cables a Encargado de Mantenimiento (Sistemas de Distribución).

Viberto B. Weekes, de Almacenero de la División de Abastos.

Basil C. De Sousa, de Jornalero (Aseador), a Ayudante de Mecánico Tornero (Mantenimiento).

Vernon R. Roberts, Mozo de Oficio, División de Abastos, a Jornalero (Aseador).

División de Dragas

Edward J. Russell, Jr., Sub-Jefe Mecanógrafo, División de Esclusas, a Oficinista (Propiedad y Abastos).

Manuel A. Richard, de Bombero (Planta Flotante), a Encargado de Calderas (Planta Flotante).

Murphy Robinson, de Marinero a Capataz de Marineros.

Patricio Martínez, Luther B. Ward, de Marinero de Lancha Motora a Marinero.

Fidencio Echaverra, Sotero García, de Botero a Marinero de Lancha Motora.

Sidney O. Beckford, Humberto E. Santamaría, de Botero a Marinero.

Dalton R. Ferdinand, de Ayudante Mecánico Tornero (Marina), a Bombero, (Planta Flotante).

Claud A. Morant, de Ayudante General a Marinero.

División de Mantenimiento

Albert H. Plumer, de Capataz de Mecánica (Refrigeración y Acondicionamiento de Aire), a Primer Capataz (Refrigeración y Acondicionamiento de Aire).

John H. Childress, de Mecánico de Refrigeración y Acondicionamiento de Aire a Capataz de Mecánica (Refrigeración y Acondicionamiento de Aire).

James R. McCarrick, de Operario de Locomotora de Remolque, División de Esclusas, a Planchista.

Dawson G. Jolley, de Oficinista (Ordenes de Trabajo), a Oficinista, Encargado de Cuentas Corrientes.

Isidro Nogueira, de Conductor de Camión (Pesado), a Reparador de Equipo Eléctrico.

Harry A. Jones, de Conductor de Camión, División de Abastos.

DIRECCION DE SALUBRIDAD

Cecil A. Springer, de Oficinista (Abastos Médicos en General), a Sub-Jefe Oficinista (Abastos Médicos), Hospital de Coco Solo.

Blas Romero, de Jornalero, División de Mantenimiento a Jornalero (Restricción de Plagas Nocivas), División de Sanidad.

Hospital Gorgas

Dr. Leo P. Biese, de Médico (Medicina General y Cirugía), a Médico (Medicina General).

Dolores Espinosa, de Enfermera (Sala de Operaciones), a Superintendente de Enfermeras (Sala de Operaciones).

Mary Basso, Elizabeth M. Hayden, Irene A. Sandberg, de Enfermera a Enfermera (Medicina General y Cirugía).

Lloyd M. Tait, de Archivero a Oficinista.

Hospital de Corozal

Kathleen I. M. Nelson, de Superintendente de Enfermeras (Psiquiatría), a Directora de Enfermería.

Gloria J. Hallett, de Enfermera Jefe (Psiquiatría), a Superintendente de Enfermeras (Psiquiatría).

DIRECCION DE MARINA

División de Navegación

Madeleine M. Deraps, de Oficinista (Registro del Inventario), División Industrial, a Apuntador de Tiempo.

Jaroth E. Archibald, Theodore A. Brathwaite, Victor A. Harrison, Albert S. Hunter, Willesty Mitchell, de Marinero de Lancha Motora a Operario de Lancha Motora.

Barrington A. Smith, de Marinero a Operario de Lancha Motora.

Albert A. Waisome, de Jornalero (Pesado), a Marinero.

Prince M. Grant, de Jornalero (Pesado), a Almacenero.

División de Esclusas

George C. Scheibe, de Primer Capataz, Operación de Esclusas, a Capataz General, Operación de Esclusas.

Robert T. Thomas, de Capataz de Electricistas, Operación de Esclusas, a Primer Capataz, Caseta de Control de las Esclusas.

Leon S. Fishbough, de Mecánico Tornero, Operación de Esclusas, a Capataz de Mecánico Tornero, Operación de Esclusas.

William B. Redmond, Russell V. Severance, de Electricista, Operación de Esclusas, a Capataz de Electricistas, Operación de Esclusas.

Oliver G. Paterson, de Operario de Locomotora de Remolque a Mecánico Tornero, Operación de Esclusas.

Edward W. Kirby, de Guardia a Operario de Locomotora de Remolque.

Upton W. Naron, de Encargado de Ventanilla (Substituto), División de Correos, a Operario de Locomotora de Remolque.

Cyril A. David, de Pintor a Capataz de Pintura.

Juan A. Allen, de Encargado de Cuarto de Herramientas a Oficinista.

Benjamin Jemmontt, de Conductor de Autobús Escolar, División de Transporte, a Apuntador de Tiempo.

Rodolfo Ayarza, Gregorio Piterson, de Manipulador de Cabos a Ayudante de Operario de Esclusas.

Roberto McDonald, Virgilio Vega, de Pasabarco a Manipulador de Cabos.

Jesus Becker, Leonard J. Blychanton, de Mozo de Oficio, División de Abastos, a Manipulador de Cabos.

José D. Romero, de Jornalero (Aseador), División de Servicios Comunales, a Manipulador de Cabos.

Marvin K. Davis, de Empaquetador, División de Abastos, a Manipulador de Cabos.

División Industrial

Anastasio Sogandares, de Proyectista y Calculador a Sub-Jefe de Proyectos y Cálculos.

Dennis A. Gilbert, de Comprador a Proyectista y Calculador.

Ralph E. Leathers, de Mecánico Tornero (Mantenimiento), a Inspector (Ascensores y Grúas).

CONTRALORIA

Duane M. Perkins, de Sub-Jefe Técnico de Máquina Eléctrica de Contaduría, Sección de Planillas de Pago y Contabilidad Mecanizada, a Analista de Sistemas de Computadoras Digitales, Administración de Sistemas y Procedimientos de Contabilidad.

Robert W. Childers, de Técnico de Máquina Eléctrica de Contaduría a Sub-Jefe Técnico de Máquina Eléctrica de Contaduría, Sección de Planillas de Pago y Contabilidad Mecanizada.

Robert K. Hanna, de Técnico de Contabilidad a Contador, División de Contabilidad.

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

James O. DesLondes, de Funcionario Servicios Administrativos, Oficina del Director, a Encargado de Abastos Generales (Superintendente, Sección de Almacenaje), División de Abastos—Sección de Almacenaje.

Earl W. Sears, de Ayudante, Servicios Administrativos, División de Servicios Comunales, Oficina Principal, a Funcionario, Servicios Administrativos, Oficina del Director.

División de Abastos

Joseph B. Burgoon, de Primer Capataz (Lavado en Seco), a Superintendente de Lavandería y Planta de Lavado en Seco.

Patna L. Brown, de Jefe de Almacén, a Sub-Gerente de Almacén.

Seabert Haynes, de Vendedor (Jefe de Sección), a Jefe de Almacén.

Bobby J. Stokes, de Guardia, División de Esclusas, a Encargado de Casa-Club.

George Taylor, de Capataz de Jornaleros (Pesado), a Capataz de Clasificador de Chatarra.

William A. Holder, de Almacenero a Oficinista.

Erskine D. Clinton, de Encargado de Mostrador a Conductor de Camión.

Allan R. Ellis, de Mozo de Oficio a Vendedor.

Cyntia A. Ellis, de Moza de Oficio a Encargado de Mostrador.

Clarence A. Tomlinson, de Jornalero (Aseador), a Almacenero.

Alfredo A. Gale, de Jornalero (Pesado), a Almacenero.

Eduardo Osborne, de Jornalero (Aseador) y Camarero Especial a Ayudante General y Camarero Especial.

Terrell C. Deakins, de Acomodador a Portero de Teatro.

Sylvia C. Best, de Moza (Servicio de Comidas al Carro), a Encargado de Mostrador.

Ernesto A. Harrison, de Acomodador de Bolos a Mozo de Oficio.

Joseph Higgs, de Mozo a Mozo de Oficio.

Arthur M. Butcher, de Mozo a Jornalero (Aseador).

Frederick D. Simmons, de Pinche a Mozo de Oficio.

Alfred Davidson, de Jornalero (Aseador), a Mozo de Oficio.

Angel Molinar, de Jornalero (División de Dragas), a Trabajador de Lechería.

Manuel Caballeros, de Jornalero, División de Mantenimiento, a Jornalero (Pesado).

División de Servicios Comunales

Francisco Villarreal, de Jornalero a Jardinero.

Silvio Gallardo, de Jornalero a Operario de Equipo de Mantenimiento de Predios.

Terencio Forbes, de Jornalero de la División de Dragas.

DIRECCION DE TRANSPORTE Y TERMINALES

Herman V. Cameron, de Conductor de Camión a Conductor de Autobús Escolar.

División de Terminales

Charles T. Francis, de Operario de Montacargas a Capataz de Estibadores de Buques.

Tolo Singh, de Ayudante Electricista a Estibador.

Daniel A. Viafora, de Marcador de Carga a Archivero.

División de Ferrocarril

William R. Graham, de Ayudante de Sub-Jefe de Servicios Administrativos a Funcionario, Servicios Administrativos.

Enrique Riviere, de Operario de Camión de Alta Sustentación a Encargado de Carga.

SIGUEN A CONTINUACION ascensos en que no ha variado el título de la posición:

Earl F. Unruh, Director de Correos, División de Correos.

Edna T. Karpinski, Directora de Enfermería, Hospital de Coco Solo.

Raymond A. Nesbitt, Arqueador, División de Navegación.

L. Sybil Riesch, Superintendente de Enfermeras (Hospital de Medicina General y Cirugía), Hospital Gorgas.

Merlin B. Yocum, Sub-Jefe Verificador de Carga, División de Terminales.

Paul F. Dooley, Controlador de Tráfico Marítimo, División de Navegación.

Betty R. Olsen, Oficinista, Sección de Nóminas, División de Contabilidad.

Joan R. Cartotto, Estenógrafa, Oficina del Director, Dirección de Ingeniería y Construcción.

Virginia C. McCue, Ayudante de Bibliotecaria, Biblioteca de la Zona del Canal.

Ruthwin Samuels, Jefe de Almacén, División de Abastos.

Sidney Brandford, Oficinista, División de Navegación.

Isidro Cruz, Jorge Hernández, Benito Lucero, José D. Pérez, Gregorio Ruiz, Facundo Villarreal, Ayudante de Topografía, División de Ingeniería.

Eric C. Henry, Alberto Robinson, Victor E. Waite, Mozo de Oficio, División de Abastos.

JUBILACIONES

AL CONCLUIR el mes de agosto le fueron presentados certificados de jubilación a los siguientes empleados cuyos nombres aparecen seguidos del título de la posición que ocupaban al jubilarse y los años de servicio que prestaron a la Compañía:

James F. Burgoon, Superintendente de Lavandería y Planta de Lavado en Seco, División de Abastos; 24 años, 4 meses, 15 días.

James H. Burns, Ingeniero Jefe, Remolcador o Ferry, División de Navegación; 21 años, 4 meses, 21 días.

Antonio Cañizales, Capataz de Jornalero (Pesado), División de Navegación; 32 años, 5 meses, 23 días.

Percy Cobham, Capataz de Estibadores de Muelle, División de Terminales; 47 años, 2 meses, 22 días.

Allan Daniels, Oficinista (Embarques), División de Ferrocarril; 37 años, 8 meses, 15 días.

Frances F. Fears, Maestra de Escuela Primaria y Secundaria, División de Escuelas; 11 años, 10 meses, 21 días.

Walter N. Grant, Pasabarco, División de Abastos; 41 años, 3 meses, 3 días.

Dorothy M. Hall, Secretaria-Estenógrafa, División de Dragas; 28 años, 4 meses.

William D. Hardie, Técnico en Dirección Administrativa, Ramo Administrativo; 32 años, 9 meses, 12 días.

Joseph P. Hawthorne, Operario de Locomotora de Remolque, División de Esclusas; 28 años, 6 meses, 28 días.

Mesias P. Lewis, Jornalero Aseador, División de Transporte; 21 años, 2 meses, 11 días.

Watkin H. Lindsay, Encuadernador, Departamento de Imprenta, Ramo Administrativo; 39 años, 1 mes, 11 días.

Harry J. Linker, Ingeniero de Turno, División de Electricidad; 22 años, 1 mes, 20 días.

Roberto Martínez, Mozo de Oficio, División de Abastos; 19 años, 1 mes, 26 días.

Francisco Martínez R., Jornalero (Pesado) División de Servicios Comunales; 20 años, 18 días.

William B. Newball, Estibador, División de Terminales; 4 años, 4 meses, 7 días.

Nye C. Norris, Oficinista (Asuntos de Personal), División de Empleo y Utilización; 18 años, 10 meses.

Ferdinand L. Ottey, Conductor, División de Transporte; 47 años, 6 meses.

Juan Padilla, Jornalero, División de Servicios Comunales; 14 años, 10 meses, 1 día.

Hubert S. Robinson, Encargado de Existencias, División de Abastos; 35 años, 3 meses, 25 días.

Frederick C. Rose, Ingeniero Jefe, Remolcador o Ferry, División de Navegación; 32 años, 3 meses, 13 días.

Jagat Singh, Estibador, División de Terminales; 31 años, 2 meses, 20 días.

Eduardo A. Soto, Oficinista, División de Ferrocarriles; 25 años, 5 meses, 17 días.

Beresford S. Thompson, Vendedor, División de Abastos; 33 años, 9 meses, 13 días.

Walter Wagner, Jefe Emisor del Sistema de Energía Eléctrica, División de Electricidad; 25 años, 6 meses, 22 días.

James E. Walker, Superintendente Capataz, Líneas de Transmisión, División de Electricidad; 21 años, 10 meses, 12 días.

UNIVERSITY OF FLORIDA
3 1262 08545 6290

NAVEGACION

Servicio de Barcos con Remolque

UN NUEVO tipo de barco carguero llevando un cargamento de remolques cargados, de 35 pies, pasó por el Canal durante septiembre en su primer viaje, inaugurando un nuevo servicio de remolques de costa a costa. El barco era el SS *Elizabethport*, de bandera de los EE. UU. que iba desde Nueva Jersey hasta Los Angeles y San Francisco. El viaje tenía que tomar 14 días. El *Elizabethport* hará viajes regulares por el Canal de Panamá en su ruta de costa a costa y pronto se le unirá otro barco, el *San Juan*.

Sus dueños, el Sea-Land Service, Inc., han anunciado que para fines de este año habrá cuatro barcos de remolque en este servicio. Los remolques llevando cargamento, son cargados y descargados por inmensas grúas que son parte de la superestructura de cada navío. Un remolque puede ser descargado y reemplazado por uno nuevo en un promedio de 4 minutos. Andrews & Co. actúan como agentes de la línea en el Canal.

Tránsito de Embarcaciones de Alto Calado Durante el Mes de Agosto

	1961	*1962*
Comerciales	934	950
Gobierno de los EE. UU.	25	16
Gratis	6	6
Total	965	972
PEAJES *		
Comerciales	$4,751,586	$4,929,238
Gobierno de los EE. UU.	117,107	79,713
Total	$4,868,693	$5,008,951
CARGA**		
Comerciales	5,664,080	5,168,760
Gobierno de los EE. UU.	159,618	91,809
Gratis	21,756	47,547
Total	5,845,454	5,308,116

*Incluye los peajes de todas las embarcaciones, pequeñas y de alta mar.

**Cifras de la carga están en toneladas brutas.

Poderosa draga que entrará en servicio en enero.

Premio de Seguridad

LA CITACION de Mérito por Seguridad Naviera, concedida conjuntamente por la Sección de Marina del Consejo Nacional de Seguridad Americano y el Instituto de la Marina Mercante Americana, fue entregado recientemente al barco carguero *Beaver State* de la States Marine Line. El premio fue en reconocimiento de la parte tomada por los oficiales y miembros de la tripulación en el rescate de sobrevivientes del desdichado *Pacific Seafarer* el 15 de enero de 1961. El rescate se hizo en alta mar a unas 125 millas al norte de Cristóbal bajo condiciones climatológicas difíciles. El *Beaver State* es un cliente regular del Canal de Panamá.

Nueva Draga

LA DIVISION de Dragas del Canal de Panamá recibirá ayuda durante la próxima estación seca de la draga de succión *Harding*, que será enviada al Istmo en enero por el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de EE. UU.

La draga trabajará en el Corte Gaillard durante unos 3 meses, para ayudar a las fuerzas de la División de Dragas en la limpieza de materiales que fueron parte del trabajo de ensanche del Corte en esa área.

Construida por el Cuerpo de Ingenieros en 1939, la *Harding* fue bautizada en honor del Gobernador de la Zona del Canal, Chester Harding, quien reemplazó al Gobernador George W. Goethals como Gobernador y sirvió aquí desde 1917 hasta 1921. La draga tiene 308.2 pies de largo, una viga de 56 pies y una capacidad de 2,500 yardas cúbicas.

Nuevo Transatlántico Maersk

LA ULTIMA adición a la Flota Maersk de casco azul hizo su primera travesía por el Canal de Panamá recientemente. Fue el MS *Thomas Maersk*, construido en Dinamarca para el comercio de Nueva York a la costa del Pacífico de los Estados Unidos y el Lejano Este. El moderno transatlántico de carga con aire acondicionado ha sido construido para llevar todos los tipos de cargamentos especiales y está equipado con tales cosas como cuartos reforzados, cuartos de "seda," cámara frigorífica y profundos tanques para almacenar aceite vegetal, líquidos y melaza.